POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

Nr. 1 | WARSZAWA, STYCZEŃ 1936 | ROK 3

Rada i Zarząd Główny - składają Członkon LMK najserdeczniejsze życzenia Noworoczne.

Z wybrzeża i morza

PRACE POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ. Zostały ogłoszone ostatnio dane statystyczne, dotyczące przewozów polskiej floty handlowej w ciągu pierwszych 3-ch kwartałów r. ub., z których wynika, że polska flota handlowa pracuje coraz lepiej. Od stycznia do września r. ub. włącznie polska flota handlowa przewiozła ogółem 842 tysiące ton, w porównaniu zatem z tym samym okresem w r. 1934 przewiozła o 21% więcej. Wzrosły zwłaszcza przewozy żeglugi nieregularnej, t. zw. trampowej, które wyniosły około 607 tysięcy ton, a więc wzrosły w porównaniu z r. 1934 o 26.6%. W komunikacji regularnej przewieziono około 236 tysięcy ton, czyli o 8.9% więcej, niż w r. 1934.

W najbliższym czasie uruchomiona zostanie jeszcze jedna polska linja regularna między Gdynią a Ameryką Południową, którą obsługiwać będzie s/s „Pułaski". Wpłynie to niewątpliwie na dalszy rozwój prac polskiej floty handlowej.

ROZBUDOWA MIASTA GDYNI. Troską czynników miarodajnych jest, aby rozbudowa miasta Gdyni odpowiadała wspaniałemu rozwojowi portu gdyńskiego. Ostatnio został opracowany szeroki plan rozbudowy, który, przewidując rozwój Gdyni do 250 tysięcy mieszkańców, uznał za konieczne objęcie 2 tysięcy ha terenów budowlanych, potrzebnych dla pomieszczenia takiej ilości mieszkańców. Plan ustala podział miasta Gdyni na dzielnicę biurowo - handlową, która wraz ze śródmieściem ma być zbudowana zwartemi blokami do wysokości 7 pięter, dzielnicę mieszkaniowo - handlową, zabudowaną zwarcie i grupowo domami 3 i 4-piętrowemi oraz dzielnicę mieszkaniową, która będzie zabudowana luźnemi domami 2 i 3-piętrowemi. Przy kanale przemysłowym ma być utworzona specjalna dzielnica przemysłowa. Wokół tej dzielnicy powstaną osiedla robotnicze.

POŁOWY MORSKIE W LISTOPADZIE R. 1935. W ciągu miesiąca listopada r. ub. złowiono na całem wybrzeżu przeszło 1.250 tysięcy kg. ryb wartości prawie 265 tysięcy złotych. Główną pozycję w tych połowach, bo sięgającą ilościowo 95%, stanowią szproty, których w tym miesiącu złowiono przeszło 1.100 tysięcy kg. W połowach przodujące miejsce zajął Hel, gdzie złowiono blisko 860 tysięcy kg. ryb.

15-LECIE ISTNIENIA PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ. Bardzo ważną placówką w wychowaniu morskiem społeczeństwa polskiego jest Państwowa Szkoła Morska w Gdyni, która, szkoląc marynarzy i mechaników okrętowych, stwarza kadry personelu marynarki handlowej. W dniu 8 grudnia r. ub. Szkoła obchodziła 15-lecie swego istnienia. W uroczystości tej wzięli udział liczni przedstawiciele instytucyj rządowych i społecznych, dając tem wyraz swego uznania dla uczelni. Przybyli również tłumnie absolwenci Szkoły, z pośród których wielu już chlubi się szlifami oficerskiemi.

BURZE NA BAŁTYKU. W listopadzie ub. r. panowały przez czas dłuższy na morzu Północnem i Bałtyku gwałtowne burze, które wyrządziły poważne straty rybołóstwu. Rybacy polscy doznali w tym czasie również bardzo poważnych strat, tem dotkliwszych, że rybołóstwo nasze nie jest jeszcze zasobne i każda stracona łódź jest dużym ubytkiem. Tymczasem w listopadzie zatonął jeden kuter, jedna łódź i jeden luger śledziowy, nie licząc porzerywanych sieci. Ogólne straty materjalne w tym miesiącu są obliczane na przeszło 90 tysięcy złotych. Co gorsza, są również straty w ludziach, utonęło bowiem aż 6 osób w czasie burz listopadowych.

RUCH STATKÓW W PORCIE HAMBURGA. Hamburg jest nietylko największym portem Niemiec, ale nawet wśród innych portów europejskich zajmuje czołowe miejsce. O znaczeniu tego portu, który jest niejako wyjściem z Bałtyku na wody oceanów, świadczy chociażby liczba połączeń tego portu z portami świata i ilość wyjazdów w ciągu roku. W roku 1934 ogólna ilość linij, obsługujących port w Hamburgu, wynosiła 193, a ilość wyjazdów — 8.142. Z ogólnej ilości połączeń na ruch europejski przypada 89 linij, a na ruch transoceaniczny 104, mimo to w ruchu europejskim ilość wyjazdów wyniosła 6.135 w ciągu r. 1934, a w ruchu pozaeuropejskim tylko 2.007.

OBROTY TOWAROWE GDYNI W LISTOPADZIE 1934 R. Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły za listopad r. ub. ponad 760 tysięcy ton, wykazując w stosunku do ubiegłego miesiąca wzrost prawie 166 tysięcy ton.

Z ogólnej cyfry ponad 760.000 ton, na obrót zamorski przypada blisko 730.000 ton, z czego na przywóz przeszło 110.000 ton, a na wywóz blisko 620.000 ton.

Przed rocznicą odzyskania morza

Od kilku już lat cała Polska obchodzi uroczyście „Święto Morza“ w dzień Świętych Apostołów, Piotra i Pawła, czyli 29 czerwca. I wy wtedy, młodzi przyjaciele, bierzecie udział w tem święcie narówni z dorosłymi, ale — nie możecie urządzić żadnego obchodu u siebie w szkole, w swojem gronie, gdyż 29 czerwca — to już wakacje. Tak było rok i dwa lata temu — gdy wakacje szkolne zaczynały się 15 czerwca, tak będzie w tym roku — i na przyszłość, choć wakacje zaczynać się będą o kilka dni później. Ale byłoby bardzo źle, gdyby młodzież szkolna nie miała swojego dnia, w którym szczególnie uroczyście święci się ten wielki, doniosły fakt, że Polska nietylko odzyskała wolność i niepodległość, lecz również dosięgnęła Morza, i znów może na niem panować, a przez nie ma wolną drogę na cały świat.

W zeszłym roku szkolnym Pan Minister pozwolił wam obchodzić „Święto Morza“ 10 lutego. Dzień to dla nas pamiętny, albowiem dnia 10 lutego 1920 roku Polska objęła władzę nad Bałtykiem.

Sądzić należy, że i w tym roku szkolnym ten sam dzień będzie na szkolne uroczystości i obchody przeznaczony. Czas więc pomyśleć już o tem, co w waszej szkole zamierzacie zrobić, aby tę rocznicę uczcić godnie, a sobie i swoim kolegom i waszym rodzicom pokazać, że i wy także rozumiecie, czem dla nas wszystkich jest nasze Morze.

Jakże to należy uczynić? Gdzie jest w szkole Koło Szkolne Ligi Morskiej i Kolonjalnej, tam trzeba poprosić p. Opiekuna, aby zwołał zebranie i na tem zebraniu wszystko dokładnie obmyśleć; gdzie niema koła — zwrócić się do p. Kierownika szkoły i prosić, aby koło zawiązał.

Ale ja wierzę, że wszędzie, gdzie czytają w szkole „Polskę na Morzu“, koła już są. One to powinny zabrać się do roboty. Bo — zapamiętajcie sobie, że wcale nie chodzi o to, aby wam ktoś starszy wygłosił odczyt, zagrał pięknie, zaśpiewał — i wogóle was wyręczył. Przeciwnie, wy sami powinniście wszystko wykonać pod kierunkiem opiekunów, korzystając tylko z ich rad i wskazówek i powiedzieć sobie, że obchód w waszej szkole musi być piękny, najpiękniejszy, na jaki was stać i wszyscy się o to będziecie starali. Potem zastanowić się, co w waszej szkole jest możliwe i co da się zrobić?...

Rzecz prosta, że bogate gimnazjum w dużem mieście może zrobić więcej, niż biedna szkoła w małej wiosce.

Ale wszędzie można waszą salę czy klasę pięknie przyozdobić i na ten dzień przygotować program obchodu. Niech jedni nauczą się morskich piosenek i deklamacyj— inni sztukę morską odegrają, a jeszcze inni — starsi opracują pogadanki o morzu naszem — i okrętach wojennych i handlowych i o tem jak było w dawnych czasach i o tem, co to jest Gdynia i o polskich Kaszubach, co nad morzem żyją i o tych Polakach, którzy aż za morzami w innych częściach świata mieszkają.

Ale lepiej się wszystko pamięta, jak się nietylko słyszy, lecz i widzi; więc jeszcze inni niech się zabiorą do roboty map i wykresów.

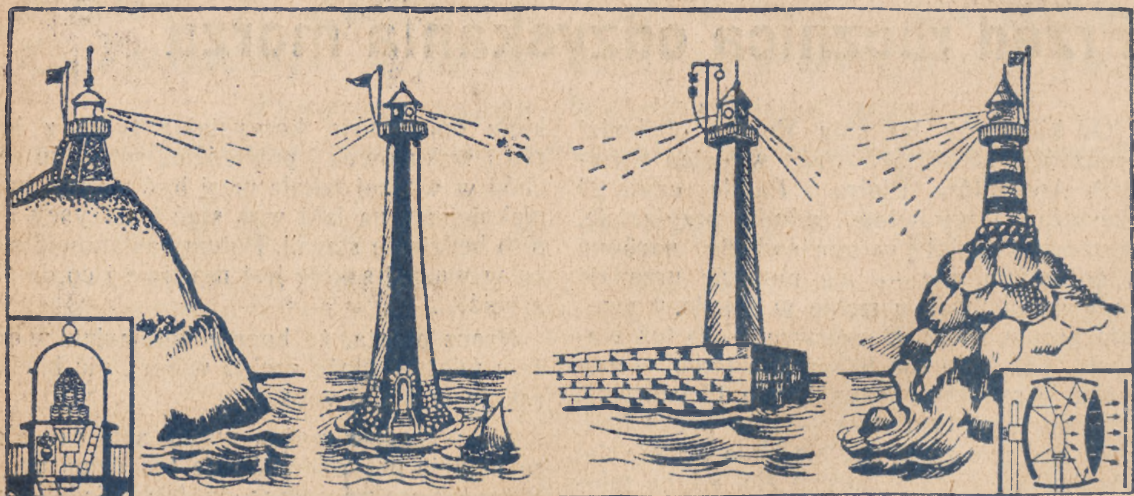
Potrzebne mapy i wykresy, nie koniecznie muszą być kupowane, samemu przecież można je świetnie wykonać, a jakby to pięknie było, gdybyście tak w kilku zbudowali jakąś łódź podwodną, a może kontrtorpedowiec. Wcale nie musi być wielki i ze stali: będzie doskonale, jeśli go zbudujecie z drzewa lub tektury.

Nie mam zamiaru pisać wam o wszystkiem, co możecie zrobić na 10 lutego—sami pomyślcie, z opiekunem się naradźcie — lecz o tem pamiętajcie, że na wszystko czasu trzeba, i nic nigdy nie należy odkładać na ostatnią chwilę.

A jeśli będziecie mieli jakieś trudności, brak wam będzie książek, lub różnych wiadomości, to wiedzcie o tem, że ten oddział, do którego wasze koło należy, napewno wam pracę ułatwi, a i w „Polsce na Morzu“ znajdziecie ważne wskazówki i pomoc.

A jak wam się uda piękny obchód, to do nas o tem napiszcie.

St. S.



Latarnie morskie

Pozycja czyli miejsce znajdowania się w danym momencie okrętu na pełnem morzu jest określana ściśle, w stopniach, minutach i sekundach długości i szerokości geograficznych, według zasad **astronomii** żeglarskiej i **nawigacji** otwartego morza, dwóch podstawowych działów wiedzy żeglarskiej.

W pobliżu brzegów, u których zwykle napotyka się mielizny, rafy podwodne i t. p. niebezpieczeństwa, pozycję okrętu określa się jeszcze dokładniej, za pomocą wykresów bezpośrednio na mapie morskiej według znaków **locji,** trzeciego podstawowego działu wiedzy żeglarskiej i zasad nawigacji przybrzeżnej.

W celu rozpoznania wybrzeży (w dzień i w nocy), lub wytknięcia kierunku bezpiecznej drogi, a także ostrzeżenia przed niebezpieczeństwem żeglugowem, i jako znak orjentacyjny dla ścisłego określenia pozycji okrętu na morzu w pobliżu brzegów, buduje się specjalne wieże z górnem światłem, zwane latarniami morskiemi, których miejsce, wysokość, odmienne cechy budowy, charakter i zasięg światła są bardzo dokładnie podane i oznaczone na szczegółowych mapach morskich danej połaci morza.

Pierwsza latarnia morska stanęła za panowania Ptolomeusza Filadelfijskiego na 300 lat przed narodzeniem Chrystusa, na wyspie Pharos (czyt. Faros), leżącej przed portem Aleksandrją (półn. Afryka). Wieża tej latarni była zbudowana z marmuru i na swym szczycie miała wielki kosz metalowy, w którym płonął stale podsycany stos drzewa. Podobno rzucała ona światło na 55 kilometrów wokoło.

Obecnie wieże latarń morskich o przekroju kwadratowym, ośmiokątnym lub okrągłym, buduje się z żelbetu, ciosanych kamieni lub z żelaza (często ażurowe). Głowicą wieży latarniowej jest właściwa latarnia ze źródłem światła, ustawiona na krużgankowej platformie, po której chodzi dyżurny latarnik z lunetą, notując w dzienniku latarniowym, przepływające okręty, statki, kutry i łodzie.

Wewnątrz latarni biegną kręte schody i mieszczą się mechanizmy przyrządu oświetleniowego. Latarnie, stojące na morzu zdala od brzegów, posiadają kajuty latarników, zbiorniki ze słodką wodą i zapasami paliwa oraz składziki inwentarza i żywności, w latarniach brzegowych natomiast latarniey i służba mieszczą się w stojących obok domkach.

Wieże latarniowe bywają różnej wysokości, zależnie od topografji i warunków terenu i miejsca, chodzi bowiem jedynie o wyniosłość środka światła nad poziomem morza. Tytułowy rysunek przedstawia typy latarń morskich i stosunek wysokości samych wież do wyniosłości środków ich ogni nad poziomem morza: pierwsza od str. lewej, żelazna, stoi na nadbrzeżnej górze; druga żelbetowa — na sztucznym fundamencie zdala od brzegów, trzecia murowana — na falochronie portowym, wskazując wejście do portu, ostatnia kamienna — na skale, wokół której są rafy podwodne.

Budowanie latarń o zbyt dużej wyniosłości ogni (ponad 50 — 60 metrów) nie jest wskazane, górne bowiem warstwy atmosfery nadmorskiej są prawie zawsze zamglone, wskutek czego zbyt wyniesione ognie są gorzej widziane i na mniejszą odległość.

Nowoczesne latarnie mają światło o sile 3—4 miljonów świec, widoczne prawie zawsze na odległości ponad 80 km. Źródłem światła są: elektryczność, acetylen, nafta (żarowe palniki Auera).

Konieczną właściwością aparatu oświetleniowego latarni morskiej jest takieześrodkowanie (koncentracja) światła, by padało ono pod po-

wnym kątem pochylenia w ciemną przestrzeń zwartym snopem promieni o największej przenikliwości w zamglonej atmosferze. W tym celu stosuje się obecnie jeden z trzech, znanych z fizyki światła, systemów aparatów, polegających: 1) na odbijaniu się światła (katoptryczny), 2) na załamywaniu się światła (dioptryczny), i 3) na pierwotnem odbijaniu, następnie załamaniu i powtórnem odbijaniu pozasoczewkowych promieni (katodioptryczny).

Głównemi częściami aparatu oświetleniowego są: paraboliczne wklęsłe lustro (reflektor) i soczewka zbierająca (wypukła), w fizycznych ogniskach których mieści się światło. W latarniach morskich, zbudowanych przez autora niniejszego opisu w 1914 r. w Kronsztacie (wojenny port Petersburga t. j. obecnego Leningradu) lustro i soczewka, złożone z oddzielnych pryzmatycznych, kryształowych elementów, miały po 2 metry średnicy. Pozatem stosuje się dodatkowe cylindryczne lustra łapiące i przechylające rozproszone promienie. Schemat tego systemu (3) jest przedstawiony na rysunku (prawa strona, dół). Obecnie najczęściej jest stosowany aparat Francuza Frenela, wynaleziony przezeń w 1820 r. (dziś znacznie ulepszony przez dodanie cylindrycznych luster), zaletą bowiem jego jest, że wyzyskuje się około połowy promieni, dostarczanych przez źródło światła. Trzon tego aparatu składa się z wielu małych luster i soczewek, co uwidacznia jego schemat na rysunku (lewa strona, dół).

Latarnie morskie miewają światła: stałe, przerywane, wybłyskowe, przyćmiewane lub gasnące, oraz kombinowane, np. stałe z wybłyskami, grupowo-przerywane, wybłyskowo-przyćmiewane i t. p., pozatem białe, czerwone lub kombinowane z paru kolorów, albo kombinacja kolorów z wybłyskami. Oprócz tego światło może padać w jednym kierunku lub w paru, a także świecić wokół.

Latarnie ze zmiennem światłem mają czasowe okresy (fazy) świecenia z pewną siłą lub pewnym kolorem, t. j. kolejne rozwidnianie, zciemnianie ew. gaśnięcie. Stałej okresowej zmiany charakteru światła dla danej latarni dokonywa mechanizm zegarowy, który ze ścisłością do dziesiątej części sekundy przesuwa kolorowe szyby lub odwraca reflektory, powodując przyćmienia i wybłyski.

Jako przykład niech służy latarnia morska na Helu z oświetleniem żarowo-naftowem, która rzuca wkrąg białe zmienne światło z wybłyskami, trwającemi 2,2 sekundy, widocznemi na odległości 53 km., i sciemnieniami, trwającemi 12,8 sekundy, widocznemi na odległość 29 km.; cały ten okres powtarza się co 15 sekund.

Światło wybłyskowe lepiej przebija mgłę od stałego, które stosuje się głównie dla wytknięcia stałego kierunku, lub utworzenia z drugą latarnią, odległą o 2 — 3 kilometry, o odmiennym kolorze ogni, t. zw. nabieżnika, t. j. linji kierunkowej.

Wszystkie latarnie morskie na świecie są opisane w księgach locji (informator żeglarski dla każdej części morza), pozatem w specjalnej księdze **„Spis latarń morskich"**, ułożonej jak np. angielska, w 9 serjach, t. j. częściach, na które są podzielone wszystkie morza świata. Spisy te są corocznie poprawiane i uzupełniane, a co 5 lat wydaje się nowe ich nakłady. W spisach tych są podane szczegółowo: charakter ogni, ich zasięg i wyniosłość nad poziomem morza (dla dania możności określenia odległości okrętu od latarni w danym momencie sposobem trygonometrycznym), wygląd zewnętrzny, zabarwienie samej wieży (np. pasy kolorowe podłużne lub poprzeczne); pozatem podane są rysunki rozpoznawcze kształtów wież z otaczającym je krajobrazem, by można było zdaleka odróżnić i poznać każdą wieżę również i w dzień i, kierując się wskazaniami locji, ominąć niebezpieczeństwo lub płynąć właściwym nurtem o potrzebnej głębokości. Dzięki latarniom i ich opisom okręt, który stracił orjentację (np. w czasie burzy), po rozpoznaniu latarni według jej ogni lub wyglądu zewnętrznego może określić swoją pozycję, t. j. miejsce, gdzie się w danym momencie znajduje na globie ziemskim.

W niektórych latarniach morskich bywa zainstalowana podwodna aparatura dźwiękowa. Dźwięki dawane w określonych odstępach czasu i w porze znanej z opisów locji, są chwytane przez dźwiękowy aparat odbiorczy na okręcie, a znając szybkość dźwięku w wodzie (330 m. na sek.) i notując czas uchwycenia go, określa się łatwo odległość od danej latarni. Latarnie są zawsze zaopatrzone w dźwiękowe przyrządy nadwodne (dzwon, syrena, działo artyleryjskie) na wypadek mgły lub zawiei śnieżnej; sygnały te są również dawane w znanych odstępach czasu. Na latarniowych maszcikach są podnoszone sygnały meteorologiczne lub wodne, np. o przypływach, ruchach lodów i t. p. w danym obszarze wodnym. Na morzu w miejscach, gdzie według wymagań hydrograficznych (pomiarów wodnych) powinna znajdować się latarnia morska, lecz głębokość nie pozwala na jej zbudowanie, zakotwicza się t. zw. okręty latarniowe, które na swym pokładzie mają ustawioną wyżkę, dźwigającą oświetleniowy aparat Frenela, i pełnią rolę normalnej latarni morskiej.

Obecnie wieże latarń morskich są również wykorzystywane jako stacje radjowe nadawczo-odbiorcze, co wywołało przewrót w kreśleniu map morskich i niezmiernie ułatwiło okrętom określenie w każdej chwili swej pozycji na bezmiarze wód morskich.

Typ sienkiewiczowskiego latarnika, zapalającego lampy oliwne, obecnie jest zastąpiony przez radjotelegrafistę, elektrotechnika i meteorologa.

INŻ. A. PAULY.

Gwiazdka na Pomorzu

W okresie naszej niewoli zapomnieliśmy niemal najzupełniej o jednej z dzielnic, która dziś tak ważną rolę spełnia w zbiorowem życiu narodu. Dzielnicą tą jest Pomorze, o którego polskości nie pamiętał nawet Wincenty Pol, pisząc o pięknie naszej ojczyzny, a właśnie owo Pomorze, którego ludność uporczywie trwała pod zaborem pruskim przy wierze i mowie ojców — dało nam po odzyskaniu niepodległości dostęp do morza, a więc wyjście na bezkres oceanów, a poprzez nie—sąsiedztwo ze wszystkimi krajami świata. Jakie stąd czerpiemy korzyści, wie o tem każdy, komu nie obce są sprawy morskie.

Gdynia, którą zbudowaliśmy ogromnym zbiorowym wysiłkiem, jest już na ustach całego świata, a w Polsce wiedzą o niej bodaj i dzieci — wszystkie, bez wyjątku. Ale jej niesłychanie szybki rozrost przesłonił ten wąski stosunkowo pas ziemi, jaki z całego obszaru Rzeczypospolitej prowadzi nad brzeg Bałtyku. Dziś dopiero, gdy się nam już oczy oswoiły z zasłużonym blaskiem chwały naszego portu — dziś dopiero dostrzegamy i poznajemy bliżej nadmorską naszą brać, ową Kaszubszczyznę, gdzie na wysuniętym w morze, niby kosa, półwyspie Helskim, siedzą rybacy; gdzie lud z pod Pucka, Oksywia i Swarzewa zwany jest Belokami, bo nie wymawiając „ł", mówi „bel". a nie „był"; gdzie ludność lasów w pow. kartuskim zwie się Lesokami, a borów kościerskich — Łyczakami lub Korczakami, jak skolei przezwana jest drobna szlachta w południowo-zachodniej części pow. kartuskiego i zachodniej kościerskiego.

Ale choć różne są nazwy poszczególnych grup kaszubskich, choć i mowa, t. zw. „godka" bywa często odmienna, nieraz w obrębie parafji, posiadająca swe odrębności — łączy całą Kaszubszczyznę wspólne wszystkim przywiązanie do polskości jak i dawnych zwyczajów obrzędowych, nieróżniących się zresztą lub różniących się jedynie zlekka od zwyczajów ogólno-polskich.

Z początkiem więc adwentu, jak w całej Polsce śród ludu, rozpoczyna się post, nietylko nakazywany przez kościół, ale i tak ściśle przestrzegany przez ludność pow. helskiego, że rybacy jadają w tym okresie tylko ziemniaki i zupę postną, ograniczając się przytem w środy, piątki i soboty do jadania tylko raz na dzień. By post ten obchodzić tem ściślej, niektórzy spośród rybaków helskich nie zażywają ulubionej tabaki lub nie palą fajek, a zamożniejsi, którychby stać było, przez cały adwent nie biorą do ust mięsa, ucząc dzieci, by w czasie postu nie jadały słodyczy.

Okres adwentowy nie wzbrania jednak pewnych obrzędów tradycyjnych, które mają charakter wesołej ludowej zabawy. Chodzą więc w adwencie — i na Pomorzu również, jak w całej Polsce — chłopcy z szopką albo też poprzebierani za zwierzęta, jak niedźwiedź, koń, koza lub bocian; przebranie to zarówno na Kaszubszczyźnie jak i na Kociewiu, pomiędzy Stargardem a Świeciem, zwie się „gwizdami", a przebrani, wśród których główną rolę gra „niedźwiedź" obwiązany cały grochowinami, chodzą od chaty do chaty. czyli, jak się tam mówi, od checzy do checzy, śpiewając pieśni i zbierając datki.

Choinka w wieczór wigilijny na Kaszubach nie jest tak rozpowszechniona jak w reszcie Polski; zaczyna się tam ona dopiero zrzadka w zamożniejszych domach pojawiać; zresztą i u nas jest ona przecież przybyszem stosunkowo niedawnym, przyszła bowiem z Niemiec, po rozbiorach. Znana jest natomiast powszechnie kolenda,obyczaj najważniejszy w okresie świąt Bożego Narodzenia, gdy ksiądz z organistą i dwoma chłopcami chodzi od chaty do chaty, niosąc z sobą błogosławieństwo, święcąc domy i sprawdzając, czy dzieci umieją pacierz.

Po świętach rozpoczynają się, jak wszędzie w Polsce, zapusty, z któremi wiąże się szereg starych ludowych obrzędów. Najbardziej charakterystycznym spośród nich jest t. zw. „zapustny koń", podobny z przebrania i wesołości do krakowskiego „lajkonika". W zapusty można, a nawet trzeba weselić się i tańczyć, inaczej bowiem „len nie rośnie", jak powiada stare kaszubskie wierzenie.

Tych parę słów o zwyczajach ludowych nad naszym Bałtykiem przekonywa nas, jak nie różni się w niczem prawie polski lud nadmorski od ludu naszego z rozległych równin nad Wartą i nad Wisłą — aż hen, po łańcuch Karpat. Wspólna mowa i wspólny obyczaj wiąże nas w nierozerwalną całość.

St. P.

NASZ SZTANDAR

Hymn do morza

Słowa EDWARDA KŁONIECKIEGO

Muzyka ST. KAZURO

TEMPO MARSZA

TENOR lub SOPRAN

FORTEPIAN

Do-pó-ki o-rzem zagon nasz i ser-ce w głos u-de-rza nad polskiem morzem trzymać straż, jak o-ka, strzec wy-brze-ża! A je-śli wróg, co z u-czuć drwi, nie zważał-by już na nic, O-statnią kroplę własnej krwi da-my w obronie gra-nic!

Koniec

Sztych. J. Rynczak



Murzyni afrykańscy

O polskiej wyprawie do Kamerunu

Działo się to pięćdziesiąt trzy lata temu. W dniu 18 grudnia 1882 r. statek „Łucja-Małgorzata" odpłynął z Hawru do Afryki Zachodniej, wioząc tam polską wyprawę kolonjalną.

Organizatorem wyprawy był Stefan Scholtz-Rogoziński. Myśl opanowania Kamerunu, dla potrzeb narodu polskiego — powstała w nim jeszcze wtedy, gdy służył w rosyjskiej marynarce wojennej. Stefan Rogoziński pływał wtedy, jako oficer na okręcie wojennym „Generał-Admirał". Gdy kiedykolwiek przepływał koło kameruńskich brzegów Afryki i wpatrywał się w przesuwający się przed oczami tajemniczy ląd, budziło się w nim pragnienie zbadania tej części lądu afrykańskiego i uczynienia zeń niezawisłej polskiej kolonji. Jak na owe czasy myśl ta dla społeczeństwa wydawała się — szaloną. Jakto, nie mamy własnego państwa, sami jesteśmy „kolonją" naszych sąsiadów i chcemy sięgać po zamorskie obszary.

Wśród takich mniej więcej nastrojów St. Rogoziński rozpoczął zbieranie funduszów na przygotowanie wyprawy do Kamerunu.

Zwolnił się ze stanowiska oficera marynarki rosyjskiej i rozpoczął energiczną akcję.

Z początku prowadził w tej sprawie pertraktacje z Włochami: Bianchi i prof. Licata, ale gdy przekonał się, że wyprawa za obce pieniądze nie przyniesie żadnych korzyści Polakom, rozpoczął usilne starania w kraju. Zrozumiał, że wyprawa wtedy będzie miała właściwe znaczenie, gdy będzie przygotowana za polskie pieniądze i dokonana przez Polaków. Pieniądze, jakie dostał na ten cel od swego ojca stanowiły zaledwie skromny, mało znaczący kapitalik.

St. Rogoziński przemówił wtedy goraco do społeczeństwa polskiego. Zarówno w wychodzącym wtedy „Wędrowcu", jak podczas licznych odczytów przekonywał obojętnych, zapalał chętnych.

Jedni pobłażliwie kiwali głowami, mówiąc, że szkoda pieniędzy wyrzucać napróżno, inni wi-

dzieli w tem dowód żywotności narodu polskiego, który mimo, iż znajduje się pod zaborami, wierzy nietylko w odzyskanie niepodległości, lecz patrzy w daleką przyszłość.

Do gorących zwolenników wyprawy należeli również Prus i Sienkiewicz, którzy nietylko zainteresowali się planem Rogozińskiego, lecz wypowiadając się w prasie za wyprawą, dzięki swej popularności zyskiwali nowych zwolenników.

Wreszcie, po długich trudach St. Rogoziński zwyciężył leżące przed nim przeszkody i wypłynął z Hawru wraz z współtowarzyszami: Klemensem Tomczekiem i Leopoldem Janikowskim. Obok tych dwu płynął również z Rogozińskim Hirschfeld i Ostaszewski, jednak gdy okazało się, że mają oni zupełnie osobiste cele w wyprawie, zaraz po przyjeździe do Afryki rozstali się z Rogozińskim i odpłynęli pierwszym statkiem, odjeżdżającym do Europy.

Pierwszem miejscem, gdzie w Afryce wysiedli na brzeg członkowie wyprawy, była Liberja. Zachwyciła tutaj młodych marzycieli zarówno bujna egzotyczna roślinność, jak również niezawisłość murzyńskiego państewka.

Wreszcie 16 kwietnia 1883 r. „Łucja-Małgorzata" rzuciła kotwicę koło wybrzeża kameruńskiego. Najtrudniejsza część zadania została spełniona, pozostało teraz tylko zbadać wybrzeże i objąć je w posiadanie.

Pierwszą czynnością wyprawy było zakupienie na górze Mondoleh od miejscowego kacyka, terenu, na którem rozpoczęto budowę stacji. Miejsce to stało się jakoby ich domem, dokąd zmęczeni częstokroć wyprawą wgłąb lądu, wracali, aby zebrać siły do dalszej pracy.

Plan Rogozińskiego wymagał bowiem dużo sił i cierpliwości. Znajdował się bowiem w położeniu nadzwyczaj trudnem, wiedział, że za nim nie stoi, jak za kolonistą francuskim czy angielskim państwo, że jest zdany w pierwszym rzędzie na własny spryt i szczęście.

Rogoziński wraz ze swoimi współtowarzyszami przybyli tutaj nie w imię ucisku i wyzysku, lecz z temi ideałami, jakie wychowały ich w dalekiej Polsce. Szybko zdobyli sobie przeto sympatję i zaufanie krajowców. Niejednokrotnie, do stacji Mandoleh przychodzili, prosząc o załatwianie między nimi sporów. Wkońcu główny kacyk, król Jerzy z Boty oddał rządy nad swym krajem w ręce Rogozińskiego. W ślad za nim poszli inni kacykowie.

A tymczasem nad wyprawą polską poczynały się gromadzić chmury. Tereny, położone w sąsiedztwie zajmowali Niemcy i nietrudno było przewidzieć, że niedługo zechcą zająć kraiki będące pod władzą Rogozińskiego.

Postanowiono przeto szukać opieki u Wielkiej Brytanji. Po pertraktacjach z przedstawicielami władz angielskich, Rogoziński zawarł traktat, na mocy którego polska kolonja Boty znalazła się pod protektoratem angielskim. Tak brzmiał pierwszy artykuł traktatu: „Jej Królewska Mość Wielkiej Brytanji i Irlandji etc. etc., stosując się do życzenia p. S.-S. Rogozińskiego i króla Jerzego z Boty, podejmuje się rozpościerać nad nimi i nad krajem znajdującym się pod ich władzą i jurysdykcją Swą łaskawą opiekę i protekcję".

Gdy nadmorska linja gór kameruńskich była już w rękach polskich, otoczona formalnym protektoratem angielskim, na polskiej stacji w Mondolek panowała wielka radość, że tak zdawałoby się nieprawdopodobny zamiar został w znacznej części zrealizowany. I gdy zdawało się, że już nic nie zamąci pionierskiej pracy Polaków — z głębi lądu nadeszła wieść, że na rzece Kameruńskiej wybuchła wojna między Niemcami a krajowcami. Fakt ten zwrócił uwagę polskiej wyprawy, że ta zachłanność niemiecka zwróci również wkrótce swe apetyty w kierunku polskich zdobyczy. Tak też się stało. Niemcy coraz natarczywiej nacierali na polską kolonję, szukając jakiegokolwiek powodu, aby zająć tereny, będące pod władzą Rogozińskiego. Oświadczyli nawet konsulowi angielskiemu, że o ile spotkają Rogozińskiego na swoim terenie, to zostanie uwięziony, jako człowiek niebezpieczny i im niewygodny.

Zwyciężyła wkońcu przemoc i zachłanność niemiecka. W momencie gdy Anglja zajęta była pewnemi kłopotami politycznemi, niemiecka dyplomacja zaczęła działać. Bismarck, ówczesny kanclerz Rzeszy niemieckiej, wiele obiecywał Anglji, wzamian, żądając Kamerunu, który przeszedł wreszcie w ręce niemieckie.

Za polską wyprawą nie stanęło państwo, gdyż go wtedy nie było, a wartość sympatji i zaufania krajowców do Polaków nie mogła przeważyć szali, na której położona była brutalność i siła niemiecka.

Rogoziński po kilku latach zwrócił się ponownie do Anglji chcąc ją zainteresować sprawą kameruńską — jednak bez rezultatu. Umarł wreszcie zgnębiony niepowodzeniami w roku 1896, w 36 roku życia.

Z trzech bohaterskich pionierów kolonialnych żyje jeszcze Leopold Janikowski. Sędziwy staruszek w długie zimowe wieczory opowiada napewno swym wnukom o dalekich afrykańskich krajach, o wielkich marzeniach, jakie ongiś zapaliły się w jego młodem sercu. Podczas tych opowiadań, w oczach, których blask przygasił już długi szereg przeżytych lat, gdzieś wgłębi — tlą się jeszcze te skry, które kiedyś tak wielki niecił zapał. A przecież upłynęło już pięćdziesiąt trzy lata. Jakby w nagrodę za poniesione kiedyś trudy dożył nietylko niepodległości państwa polskiego, lecz jest świadkiem jak dojrzewa w polskiem społeczeństwie zrozumienie posiadania kolonij.

St. Z.

Niesamowita przygoda żeglarzy

Niewiadomo, jak Jan wyprowadził swój jacht z labiryntu cieśnin, mielizn, tyk i innych żeglarskich znaków, które ukazywały się oczom załogi „Światowida“ dopiero wtedy, gdy bukszpryt[1]) jachtu dotykał już przeszkody, wynurzającej się z mgły czarnym cieniem. Faktem jednak jest, że Jan posunął się w ciągu dwóch dni sto kilkanaście mil przy dużej, martwej fali, słabym wietrze i częstych, nieprzeniknionych mgłach, uniemożliwiających jakąkolwiek orjentację według znaków terenowych na wybrzeżu. Wybrzeże bowiem było niewidoczne i choć czasem dolatywały z lądu echa poryków bydła, pasącego się na łąkach, spotęgowane akustycznie wilgotną, głosonośną ścianą mgły — było dalekie, niezaoczone, nieprzystępne i groźne: Jan wolałby uciec jaknajdalej od brzegu, ale wiedział, że z „tamtej strony“ czyha łańcuch wysepek zbitych w nieregularne, poprzecinane wąskiemi farwatrami[2]) pasmo.

Teraz nareszcie znaleźli się w dużej zatoce, niewiadomego nazwiska, bo załoga nie mogła określić swego miejsca podług mapy, ponieważ oddawna płynęli już poomacku. Z wylotu zatoki zadął wiatr i rozproszył mgły z nad wód, odsłaniając głębokie wycięcie lądu, w który posunęło się daleko morze. A pośrodku, okręcony jeszcze pasmami mgły, ukazał się oczom załogi, dziwny, czarny kształt — ni to skała podwodna, ni okręt latarniany — ponury, sterczący nad powierzchnią morską szczątek zatopionego okrętu: wrak[3]).

Załogę „Światowida“ dotknęła zgroza, wiejąca od wraku. W samej zresztą przyrodzie wszystko sprzysięgło się, aby tę chwilę zaoczenia zatopionego okrętu uposażyć w nastrojowe, ponure i złowróżbne efekty: niebo i morze spopieliły się, wybrzeże poszarzało, a wiatr zaszeleścił jak w cyprysach cmentarnych.

— Sterujemy na wrak! — krzyknął Tadeusz Skalski do Janka, a głos jego poniósł się nisko nad wodą, przyduszony powałą wilgotnego powietrza.

— Tym halsem[4]) nie dopłyniemy — odparł Janek i położył rumpel[5]) na burtę, aby odejść od wiatru i nabrać pędu do zwrotu.

Pozostała załoga — trzech młodzieńców — znieruchomieli w postawie wyczekującej przy szkotach[6]), gotowi do wykonania zwrotu.

Czas jakiś jacht pruł morze, odkładając czarne skiby wody. Przechylił się mocno na burtę. Sportowcy cofnęli się na nawietrzną[7]), łokciami oparłszy się na pokładzie i w tej pozycji ujechali jakieś pół kabla[8]), zbliżając się do wraku.

Janek zakomenderował:

— Do zwrotu!

W tej samej chwili, gdy właśnie przełożył ster i jacht stanął w linji wiatru, stała się rzecz nieprzewidziana, niesłychana: z mroku rozległ się trzask, bzyk i między masztami „Światowida“ przeleciały jak osy dwie kule karabinowe, dziurawiąc płótnisko grot-żagla.[9])

Wszyscy zbledli śmiertelnie. Jan puścił ster i jacht stanął w dryfie[10]). Bezradni, przerażeni, przypadli twarzami do desek pokładu, który chwiał się pod nimi niezrównoważony ręką sternika.

W trwodze czekali następnej salwy, ale nikt już nie strzelał. Jacht dryfując, oddalał się od niebezpiecznego wraku.

Gdy wreszcie ocknęli się z odrętwienia, postanowili zajść pod brzeg, rzucić kotwicę i wyjść na ląd: w najbliższem osiedlu kupić świeże prowianty i zasięgnąć języka o tajemniczym wraku, plującym kulami.

Tymczasem zapadła noc. Z czarnego nieba przenikały tylko nieliczne gwiazdy, tryskające purpurowemi promieniami. Wybrzeże odrysowało się jedynie czarną pręgą pasa przyboju morskiego, jaśniejszego w tem nagromadzeniu czerni. Zatoka wydawała się nieskończenie długa, wszystkie zresztą wymiary stały się nierzeczywiste, niewymierzalne, z innej planety.

— Uh! — ryknął Jan, gdy z dwoma kolegami wkroczyli, idąc bezdrożami, naoślep w ciemnościach, w obręb cmentarza. Jan, potknąwszy się o korzeń naziemny, obłapił obu rozpostartemi ramionami drewniany krzyż. Powstał, zrobił kilka kroków i znów wpoprzek jego drogi stanął krzyż.

— Brrr! To cmentarz! — szepnęli wszyscy.

Skalski wyjął latarkę elektryczną i powiódł nią wokoło. Tańczący stożek światła przeskakiwał z mogiły na mogiłę. Zabłysły w nim tabliczki mosiężne z wyrytemi napisami.

Zaczęli odczytywać najbliżej stojące.

— Tu leży marynarz Kronenfeld, który zginął śmiercią bohatera w bitwie morskiej pod Oeland.

Kilkaset krzyżów na piaszczystej pochyłości wzgórza, podanej chłoście i ciągłym zawodzeniom wiatru, niosło mosiężne tabliczki z wyrytemi nazwiskami marynarzy niemieckich, którzy zostali wycięci do nogi w czasie desantu[11]), wysłanego z niemieckiego krążownika na brzeg estoński. Rosyjska straż graniczna ścięła kompanję desantową ogniem karabinów maszynowych, jak pole zbożowe, gotowe do zżęcia. Wciągnęli desant w zasadzkę — w pole śmierci, obstawione celnie wymierzonemi mitraljezami. Równocześnie łódź podwodna storpedowała krążownik, czekający z armatami gotowemi do strzałów w bliskiej zatoce.

Jan już wiedział, jak się ta zatoka nazywa: Tagelakte! Pamiętna z krwawej hekatomby morskiej, złożonej w ofierze przez niemiecką flotę wojenną bogu mórz—Neptunowi. A wrak—to sterczący dziób krążownika, zatopionego na płytkiem morzu.

Odkąd umiejscowił przygodę w rzeczywistym, nazwanym punkcie na Bałtyku, odległym od Gdyni o dzień drogi parowcem, niesamowita fascynacja ustąpiła jasnej, rozważnej myśli.

— Słuchajcie! Na wraku jacyś ludzie-szakale szukają ukrytych rzeczy. Zaginionych dokumentów, planów, a może złota z kasy okrętowej?

— Ależ to nieprawdopodobne! — zauważył ku[...] jachtowy, Bolek Wileński, lubiący dokładność my[...] i porządek w biegu wydarzeń.

— Dlaczego więc do nas strzelali? — ozw[...] się żaglomistrz, Tadek Kotowicz.

— A może nam się tylko wydawało. Pamiętac[...] zeszłoroczną fata-morganę przy Liepaji. U brzegu

Łotwy widzieliśmy przecież wyraźnie wieżyczki kościoła z Karlskrony. Mogą się wydarzyć także halucynacje słuchowe — wtrącił Skulski.

— Przecież wieże były odwrócone, kule z wraka zrobiły nam dziury w grot-żaglu. Palec można włożyć. Gdzież tu przywidzenie, fata-morgana, halucynacja? — zaperzył się Wileński.

— W każdym razie musimy tę sprawę zbadać. Słuchajcie! Wróćmy na jacht, bąkiem [12]) podkradniemy się pod wrak i zaskoczymy tych panów, którzy sportowców witają kulami — rzekł Jan.

W ciemnościach wpadli w las świerkowy, gałęzie cięły ich po twarzy. Z gromadki dobyły się przytłumione przekleństwa. Szli długo, — może pół godziny — spłynęli w głęboki wąwóz, gdzie wiatr zamarł zupełnie i aksamitna cichość dotknęła ich twarzy. Szli między kępami wrzosów, w nagłem, jaśniejszem rozdarciu się nieba, znaczących się widmowo po łachach płowego piasku.

Wtem przystanęli. Skamienieli. A w chwilę potem przykucnęli przy samej ziemi.

Zboku, zdołu czy zgóry — czuło się wyraźnie, że akustyka tego kąta wyprawia dziwną grę — drążyły się przez nasiąkłe wilgocią powietrze — szmery, dudnienia, stąpania — czyżby ktoś deptał po wierzchołkach drzew? — i raptem zabrzmiał donośny śmiech, wesoły i metaliczny, brzmiał jednak właśnie dzięki swej realności koszmarnie na tle poprzednich, niesamowitych głosów. I znów rozległy się szmery, szeptane zgóry do ucha, trzaskania gałęzi, dudnienia.

Jan złożył dłonie w tubkę przy ustach i krzyknął po żeglarsku: Ahoi Hai!

Aż zawibrowało w kotlinie. Spłoszone, pierzchły w przerażeniu tajne głosy duchów. Echo odbiło się od dalekiej ściany wzgórza i wtargnęło w wąwóz, druzgocąc wszystkie poszepty, łkania przestrzeni i poświsty, sączące się z gałęzi krzaków.

W odpowiedzi zaszczekała tyrada w obcym, twardym języku. Piątka jachtmenów zbliżała się ostrożnie do grupy ludzi, których sylwetki zamajaczyły niewyraźnie, wynosząc się wyolbrzymionemi głowami-pikielhaubami nad pękate, rozsadziste cienie wrzosów.

Dopiero z odległości dziesięciu kroków Jan poznał, że spotkani ludzie są uzbrojeni w karabiny i noszą mundury straży celnej Estonji.

Nastąpiły wyjaśnienia w języku rosyjskim. Żeglarze opowiedzieli przygodę z wrakiem.

— Co? Ośmielili się strzelać! — oburzył się przodownik patrolu. I skolei wyjaśnił, że straż celna ma na oku dwóch przemytników, którzy jak się zdaje obrali wrak jako tymczasowy skład towarów do czasu przewiezienia ich na brzeg. No, ale żeby strzelali!

— Widzę, że będziemy mieli z nimi ciężką przeprawę. Dzisiejsza noc nie sprzyja zupełnie naszym planom. Mogliby nas nadjeżdżających wystrzelać jak psów i potem zbiec łodzią i zniknąć w ciemnościach. Pościg naszym kutrem uzbrojonym byłby prawie niemożliwy.

Nagle przodownik zaniepokoił się i podejrzliwie spojrzał na swych rozmówców.

— A panowie legitymacje mają w porządku?

Podano mu pięć paszportów jachtklubowych. Zbadał je przy świetle latarni i zasalutował.

— Panowie nocują na jachcie? Tak? A więc do zobaczenia. Mamy nadzieję, że jutro wsadzimy do ula tych ptaszków, którzy do panów strzelali.

Strażnicy oddalili się znaną sobie ścieżką, a sportowcy poszli na jacht. Ukazał się właśnie ich oczom czarną plamą na tle srebrzystego przyboju, otaczającego pierścieniem, skrawek plaży nadbrzeżnej.

Janek dumał przez całą drogę. Szedł mokrym piaskiem najbliżej morza, które wylewając się z bulgotem, sięgało czasem wydłużonym jęzorem jego butów. W myśli kłębiły się niedorzeczne projekty, owiane czarem zagadki, zasnute mgłą tajemnicy, przepojone wonnością przygody. Zawsze w chwilach bardziej niezwykłych, przeżywał dzięki niewiadomemu skojarzeniu nastroje odysejskie i w oczach jego ciągnęły się smugami dymy Itaki. Teraz, w tym północnym, ponurym kraju, objął go znów czar najulubieńszej książki.

— Jedziemy jolą do wraka? — zapytał towarzyszy.

★

Pięciu sportowców przekradło się niespostrzeżenie do sterczącego z dna morskiego dziobu zatopionego krążownika. We wnętrzu jego rozlegały się dźwięki, podobne do zgrzytu przy piłowaniu żelastwa.

Wspięli się po oślizgłej burcie, czepiając się haków i krawędzi pancernych płyt.

Podczołgali się do otworu, skąd dobywał się słaby pobrzask światła. Twarzami przylgnęli do brzegu, patrząc wgłąb zmurszałego korytarza. Zobaczyli dwóch mężczyzn, walących młotami w rozrzucone skrzynie. W świetle latarni oczy ich błyszczały szaleńczo. Praca ich była zupełnie bezowocna. Tylko szaleńcy mogli z taką zajadłością walić bezskutecznie młotami w żelazne, nieustępliwe okucia skrzyń.

— Warjaci! — szepnął Janek.

W tej samej chwili ludzie wdole przerwali robotę. Usiedli bezwładnie na belce, spojrzeli wgórę nic nie dostrzegając. Naraz zabrzmiał śmiech potworny, chrapliwy, nierozumny, furjacki. Nie ulegało wątpliwości, że to szaleńcy...

★

Następnego dnia załoga „Światowida" dowiedziała się przed odpłynięciem na północ, że strażnicy celni zabili dwóch furjatów na wraku. Jak się okazało, zbiegli oni ze szpitala, chorzy na nieuleczalną chorobę umysłową.

F. K.

---

1) bukszpryt — maszt pochyły na dziobie jachtu;
2) farwater — bezpieczny przejazd wytyczony znakami;
3) wrak — okręt rozbity;
4) halsem płynąć — jeżeli statek ma wiatr z lewej burty to płynie prawym halsem i odwrotnie;
5) rumpel — drążek na żaglówkach do bezpośredniego kierowania sterem;
6) szkot — lina biegnąca od dolnych rogów żagli;
7) nawietrzna — strona statku, w którą wieje wiatr;
8) kabel — 1/10 mili morskiej czyli 185 m.
9) grot-żagiel—główny żagiel na jachcie;
10) dryf — znoszenie statku z prądem;
11) desant — zbrojne zejście marynarzy na ląd;
12) bąk — mała łódeczka przy większych jachtach.

Jakie statki ma nasza flota handlowa?

(Ciąg dalszy).

Na ósmem miejscu widnieje 1.193 t. br. flotyli rybackiej przedsiębiorstwa „Morze Północne S. A.“, posiadającego 8 statków. Z tych 4 mają pomocnicze maszyny parowe (756 t.): „Marja“ (201), „Kornelja“ (193), „Wanda“ (188) i „Halina“ (174), — 4 zaś inne mają pomocnicze motory spalinowe (437 t.): „Irena“ (114), „Kasia“ (113), „Zofja“ (107) i „Basia“ (103).

Firma „Elibor“ rozporządza tonażem brutto 903 t., w tem 2 lichtugi (870 t.): „Elibor I“ (432) i „Elibor II“ (438) — oraz parowy holownik portowy „Elibor III“ (33 t.). Portem macierzystym tego holownika jest nie Gdynia, lecz Gdańsk (podobnie promu kolejowego „Gedania“).

W Gdańsku zarejestrowany jest również parowiec towarowy inż. A. Dunina „Ville de Toulon“ (672 t.), kursujący przeważnie między portami morza Czarnego, a Śródziemnego.

Niespełna 3 miesiące temu, bo w dniu 10 października ub. r., ukończono w Helsinkach budowę pierwszego w Polsce motorowca towarowego, „Pionier I“ (560 t.). Statek ten, o długości 55 m., a szerokości 8,5 m., cały ze stali, posiada wzmocnienia przeciwlodowe i zaopatrzony jest w 2 motory o sile 320 koni mot., które rozwijają przeciętną szybkość 9 węzłów. Komendantem statku jest kapitan Świechowski, dobrze nam znany z ryzykownej wyprawy jachtem „Dal“ do Ameryki.

Ostatnią wreszcie kategorję co do ilości posiadanego tonażu stanowi własność drobna, składająca się z 17 statków różnych właścicieli. Łączny tonaż tych statków wynosi 1.454 t. br.

Tu pierwsze miejsce zajmuje trójmasztowy szkuner szkolny z motorami pomocniczemi, „Zawisza Czarny“ (275 t.), własność Związku Harcerstwa Polskiego. — Dalej, firma „Giesche“ posiada, zarejestrowane w Gdańsku jako porcie macierzystym, 2 lichtugi (219 t.): „Giesche I“ (93) i „Giesche II“ (126). — Dalej, parowiec pasażersko-towarowy W. Górnickiej, „Pomian“ (180 t.); — tego samego typu statek M. Rureckiego, „Czajka“ (179); — lichtuga Ostrowskiego „Stefa“ (170); — parowiec towarowy „San“ (107) firmy „Vistula“; — zarejestrowany w Gdańsku jako porcie macierzystym, towarowy żaglowiec z motorami pomocniczemi, „Vesta“ (57) B. Wardegi; — 2 parowe holowniki J. Minty: morski „Kurjer“ (29) i portowy „Wilk“ (27); — motorowo-żaglowy towarowiec „Wanda“ (42), zarejestrowany w porcie macierz. Gdańsku, M. Hanachowicza; — parowy holownik morski „Merkur“ (36) firmy „Przybrzeżna Żegluga Bałtycka“; — rybacki kuter motor.-żaglowy „Syrokomla“ (33), firmy „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich“; — tego samego typu statek „Hel 111“ (29) F. Piechockiego; — żaglowiec „Helena“ (27) J. Długiego; — tego samego typu statek „Eugenja“ (22) F. Bigota; — i wreszcie rybacki kuter motor.-żaglowy „Orkan“ (22) J. Nadolskiego.

Jak więc widzimy, całkowity tonaż polskiej floty handlowej wyraża się cyfrą 86.041 t. br., przy 93 jednostkach pływających (oczywiście, nie braliśmy tu pod uwagę jednostek o pojemności mniejszej, aniżeli 20 t. br., to jest takich, których naogół nie uwzględnia się w spisach statków morskich). Stąd widzimy również, że przeciętny tonaż statku wynosi 925,6 t. br.

Ten stan naszego posiadania powiększy się do 94 jednostek o tonażu łącznym 100.441 t. br., przy przeciętnej pojemności statku 1068,5 t. br., — a to z chwilą objęcia przez linję „Gdynia — Ameryka“ będącego w budowie motorowca pasażerskiego „Batory“ (14.400 t. br.).

Naturalnie, jeżeli przyjrzymy się również tonażowi flot obcych, to nasz stan posiadania wydać się może stosunkowo małym i nikłym. Pamiętać jednak musimy o tem, że polska marynarka handlowa, — jak i jej port, Gdynia, — istnieje od kilkunastu zaledwie lat, — że przedtem nie mieliśmy ani jednego statku, — że teraz mamy ich już 93, — i że będzie ich coraz więcej. Pamiętać musimy o tem, że dużym wysiłkiem całego społeczeństwa zbudowaliśmy własny port, — że regularne linje okrętowe łączą nas z całym światem, — że część towarów wywozimy, przywozimy i przewozimy własnemi statkami, — że spożywamy ryby, łowione przez własne flotylle rybackie.

I że, — niestety — nie mamy dość silnej Marynarki Wojennej, któraby mogła bronić tego całego, znojnym trudem zebranego dorobku marynarki handlowej...

Jeżeli więc bardziej imponują nam rozmiary flot obcych państw, to, nie ustając w pracy, dokładajmy wszelkich sił, aby nasza bandera wyprzedziła bandery obce, zajmując miejsce naczelne, godne Państwa wielkiego, jakiem jest Rzeczpospolita Polska.

Zb. J.

Na morskich szańcach Rzplitej*)

Niebogata nasza literatura morska wzbogaciła się ostatnio o książkę dużej wartości. Jest nią ostatnio wydany przez Ligę Morską i Kolonjalną dramat p. t. „Na morskich szańcach Rzplitej".

Autor tej książki, Janusz Stępowski, należy do nielicznych dziś jeszcze w Polsce pisarzy, którzy, zetknąwszy się bezpośrednio z morzem, w czasie pięknej, a twardej służby marynarskiej na statku szkolnym „Lwów", zżyli się z potężnym żywiołem. To też autor umiał wiernie oddać jego nastrój z pełną ukochania obrazowością, znajdując tu na wybrzeżu, gdzie oczy gubią się w bezkresnym horyzoncie — jak pisze w przedmowie — „nowy, doniedawna nieznany temat, wiążący myśli z tem wszystkiem, co stanowi chlubną krainę twórczej pracy i życia morskiego, sięgającego obecnie śmiało ponad szczytami najbliższego jutra w przyszłość".

Chcąc wykazać niesłuszność „mniemania, jakoby Polska tradycyj morskich na chlubny pokaz nie posiadała", J. Stępowski (laureat nagrody marynistycznej za poemat p. t. „Legenda o masztowej sośnie") wywołuje w swym utworze scenicznym z mroków przeszłości dziejowej wspomnienie śmiałych planów króla Władysława IV, który całą mocą ducha zwrócił się ku morzu, rozumiejąc, że tylko przez umocnienie tych właśnie szańców zdoła Polsce zapewnić byt niezależny i rozwój gospodarczy i polityczny. Mądrymi króla doradcami są przyboczni jego inżynierowie i architekci, a przedewszystkiem odkrywca wartości portu w Gdyni — hetman Koniecpolski. Wiernie wspierają króla, w jego wybiegających w przyszłość planach, światlejsze umysły nielicznych Polaków, dla których „Salus Rei Publicae suprema lex est". Przepięknem uosobieniem tego szlachetnego patrjotyzmu jest główna postać dramatu Stępowskiego: pułkownik Lanckoroński, strażnik helski, który wiernie stoi na szańcach morskich Rzplitej, a choć w służbie tej wzrok stracił i siły swe sterał, żyje nadal tylko mocą ukochania potężnego żywiołu i polskiej floty.

Niestety, więcej było ludzi złych i ciemnych, którzy w tych czasach przeciwstawiali się rozumnym planom królewskim. Przedstawicielami tego szarego, ciemnego tłumu są tutaj: Czarpski, kapitan kartaunów i arkabuzów, wodzirej sejmowy oraz Łatek, szlachetka w wojennym zaciągu.

Konflikt między temi dwoma obozami jest osnową interesująco zainscenizowanej kroniki historycznej z 1635 r., stanowiąc właściwą akcję, wobec której blednie intryga miłosna, której znów głównymi bohaterami są: pełna dziewczęcego wdzięku Krystyna, córka pułkownika Lanckorońskiego i Wołk, pułkownik wojska zaporoskiego. Zatarg króla ze stanami szlacheckiemi kończy się porażką króla i unicestwieniem jego planów. Tem niemniej pełne rozmachu projekty ożywają w wizji ślepego strażnika helskiego, jawiąc się przed jego niewidzącemi oczyma już nie jako fata morgana, ale jako widzenie istotnych, rzeczywistych wyników pracy polskiej na morzu w przyszłości dalekiej, w czasach dzisiejszych.

Książka pełna jest przepięknych, pełnych nastroju scen, obok których żywo i z humorem przedstawione są sceny zbiorowe. Język jędrny i barwny, bogaty w skali, dzięki umiejętnemu zastosowaniu staropolszczyzny i słownictwa morskiego. Dobrze też będzie wspomnieć, że „Morskie szańce" Stępowskiego z ogromnem powodzeniem nadane były przez Polskie Radjo jako słuchowisko na uroczystość „Święta Morza" 28 czerwca 1934 r., i że ilustracja muzyczna, drukowana w nutach załączonych w książce, jest dziełem zmarłego kompozytora Władysława Macury, znanego szerokim kołom słuchaczy radjowych z licznych, pięknych i niezapomnianych utworów muzycznych.

Niewątpliwie książka Janusza Stępowskiego znajdzie nietylko chętnych czytelników, których zachwycać będzie przedziwny urok głównego jej bohatera — morza, ale powinna wejść również do stałego repertuaru przedstawień szkolnych i amatorskich, stanowiąc pierwszy, a istotnie piękny utwór sceniczny, związany z najaktualniejszemi zagadnieniami doby dzisiejszej.

J. Lewandowski.

---

*) Janusz Stępowski: „Na morskich szańcach Rzplitej". Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Warszawa, 1935. Cena zł. 3.50. Do nabycia we wszystkich księgarniach.

Umarł Wasz Przyjaciel

Dnia 24 listopada 1935 r. odszedł od nas na wieki Michał Socha.

Nie znaliście Go, nie widzieliście nigdy, może pierwszy raz słyszycie Jego nazwisko. Któż to był taki, że mówimy Wam o Jego śmierci?

Kochał Polskę i Was.

Poszedł służyć Ojczyźnie i walczyć z wrogiem, gdy miał zaledwie lat 16, w czasie wielkiej wojny, a gdy po walce z bolszewikami w r. 1920 wrócił do domu, to już jako inwalida wojenny, któremu bagnet i kula wroga przebiły płuca. Ale działał prawie do ostatka, póki mu tych biednych płuc starczyło.

Był nauczycielem, a pracując dla Was, chciał mocno wpoić w Wasze umysły i serca tę wielką prawdę, że wolna i silna Polska to nietylko dostęp do morza, lecz i panowanie na niem i posiadanie wielkiej floty, wojennej i handlowej.

Wiedział Michał Socha, że muszą to rozumieć wszyscy ludzie w Polsce, a więc i Wy — młodzi i najmłodsi. I dlatego wszystkie swoje siły i wszystkie myśli Wam poświęcił, pragnąc nietylko, abyście się stali członkami naszej Organizacji, lecz przedewszystkiem od szkolnych lat umiłowali morze nasze i wyrośli na innych obywateli, niż byli nimi niegdyś Polacy, abyście stali się pokoleniem, które myślą i czynem służyć będzie sprawie morskiej, choćby nawet niejeden z Was nigdy nie miał morza zobaczyć.

Michał Socha nie żyje, lecz pracą swoją zasłużył na to, aby postępując tak, jak On wskazywał, uczył i pragnął, mieć wdzięczność dla Niego i pamięć o Nim szanować.

St. S.

Z życia Kół Szkolnych

Są Koła, które zwracają się do Biura Zarządu Głównego o przysłanie różnych plakatów propagandowych i mają żal, że dostały zaledwie dwa rodzaje plakatów, pozatem chciałyby mieć właściwie nie takie plakaty, jakie otrzymały, ale zupełnie inne. Trzeba więc wyjaśnić, że wydanie plakatu to rzecz bardzo kosztowna, bo przecież musi on być drukowany w tysiącach egzemplarzy, a więc parę tysięcy złotych trzeba na to wydać. Nic zatem dziwnego, że wydawanie plakatów wiąże się zwykle ze specjalną okolicznością jak np. z „Świętem Morza“ albo z propagandą Funduszu Obrony Morskiej. Ale pomyślmy tylko, jakie to piękne i ciekawe pole do pracy dla Kół szkolnych. Są przecież Koła, które ogłaszają konkursy na takie plakaty wśród swoich członków, a nawet rozszerzają tę akcję na całą szkołę. Ileż pięknych pomysłów może się zrodzić w czasie takiego konkursu. W wyniku otrzymuje się nie jeden, ale kilka rodzajów. Jak to musi być przyjemnie, gdy Koło ozdobi salę szkolną, a nawet korytarz własnemi plakatami. Przecież to prawdziwa nagroda dla wykonawców, że ich pomysły znalazły uznanie, prace zostały wywieszone na widocznem miejscu, każdy patrzy i podziwia. Niech więc Koła pomyślą o tem, a zwłaszcza te, które mają dobrych rysowników i malarzy. Napewno konkurs się uda. Chętnie o tych Kołach napiszemy, jak im się to powiodło. A więc czekamy na wiadomości. Kto pierwszy?

Pisaliśmy już parę razy z wezwaniem do Kół, żeby nadsyłały sprawozdania ze swojej pracy, ale jakoś mało Kół się odzywa. Wiemy, że jest dużo takich, o których powinno się napisać, bo działalność ich zasługuje na uznanie. Prosimy zatem Koła z Krakowa, Wilna i Białegostoku, bo te milczą i nie piszą o sobie. Nie znaczy to, żebyśmy nie chcieli pisać o innych, wszystkie zawsze mile witamy i chcemy o wszystkich wiedzieć jak najwięcej.

Warszawskie Koła też mało dają znać o sobie. Tym razem mamy wiadomości od Koła przy II Miejskiem Gimnazjum Żeńskiem im. Jana Kochanowskiego w Warszawie, którego opiekunem jest prof. dr. Walery Pardo. Koło to liczy dużo, bo 540 członkiń. Urządza się tam różne imprezy, na które składają się inscenizacje utworów poetyckich o morzu, tańce marynarzy, śpiewy i t. p. Warto podkreślić, że Koło posiada bibljoteczkę morską, co mu oczywiście ułatwia pracę w dużym stopniu.

Jednem z pierwszych Kół, które wystawi utwór sceniczny Janusza Stępowskiego p. t. „Na morskich szańcach Rzeczypospolitej“, jest Koło przy Gimnazjum im. J. I. Kraszewskiego w Białej Podlaskiej. Dochód z tego przedstawienia uchwalono przeznaczyć na F. O. M. Ciekawi jesteśmy, jak się przedstawienie uda.

Koło przy Szkole Powszechnej w Hucie Krzeszowskiej (pow. Biłgoraj) postanowiło zawiadamiać nas co pewien czas o swoich pracach. Obecnie Koło ma nieco kłopotu, bo chce urządzić krótkie przedstawienie, a odpowiedniej łatwej sztuczki nie ma. Zawiadamiamy więc, że łatwe i miłe utwory sceniczne, pisane wierszem, znaleźć można w numerze 22 „Płomyka“ z 4 lutego 1935 r. oraz w numerze 12 „Płomyczka“ z 18 listopada 1935 r. Są tam mianowicie: „Latarnia morska“, utwór napisany przez L. Rygiera i „Król Bałtyk“ — baśń napisana przez Annę Rudawcową. Bardzo niewiele trudu trzeba, aby je dobrze odegrać. Podane są nawet rysunki kostjumów. Pod koniec roku szkolnego Koło w Hucie Krzeszowskiej projektuje urządzić zabawę szkolną, połączoną z loterją fantową, a dochód? — naturalnie na F. O. M. Bardzo się cieszymy, że Koło zaznacza, iż wszystkie plany swoje zamierza skrupulatnie wykonać.

Jednem z najbardziej czynnych i przedsiębiorczych Kół w województwie nowogródzkiem jest Koło przy Szkole Powszechnej w Lubczy. Zbudowano tam w warsztatach szkolnych 5 kajaków, które poświęcono i spuszczono na Niemen w czerwcu 1935 r. Wyobrażamy sobie, jakie to piękne wycieczki po

Niemnie będą odbywali członkowie Koła na wiosnę.

Odezwał się też Włocławek, a mianowicie Koło przy Szkole Powszechnej Nr. 5, zorganizowane w ubiegłym roku szkolnym, liczy już obecnie 137 członków. Na zakończenie roku szkolnego Koło zorganizowało wycieczkę nad morze oraz do granicy polsko-niemieckiej w Żarnowcu. W bieżącym roku członkowie przystępują do organizacji imprez, z których dochód będzie przeznaczony na kupno książek dla dzieci polskich, zamieszkałych w Kontendzie (Brazylja). Koło prowadzi z tamtejszemi dziećmi ożywioną korespondencję i tą drogą zapoznaje się z życiem naszych rodaków za oceanem. We wrześniu wysłano 14 nowych książek, a teraz na gwiazdkę dzieci w Kontendzie dostaną znów paczkę książek i piękny album.

Na naszym kochanym i drogocennym Śląsku też Koła pracują, bo wiedzą, że bogactwa ze Śląska często jadą do Gdyni, a stamtąd w daleki świat, więc też cenią morze i starają się wiedzieć o niem jak najwięcej. Naprzykład Koło przy Szkole Powszechnej w Bielszowicach k/Katowic postanowiło, że wszystkie ciekawe wiadomości o życiu w naszym porcie i na wybrzeżu, jakie ukazują się w różnych pismach, członkowie odczytywać będą na zebraniach. Ponadto członkowie opracowują własne referaty, uczą się śpiewać piosenek marynarskich, urządzają gry i zabawy, szyją czapki i odznaki marynarskie. Koło ma swoje własne hasło, a mianowicie: „Żegluj". Owszem, bardzo dobre hasło. Czekamy na wiadomości od innych Kół ze Śląska.

Samorząd Szkoły Powszechnej w Naroczu (woj. Wileńskie) uchwalił założyć Koło LMK., a jak się stanowczo do tego zabrano, może świadczyć urywek listu, w którym tak jest powiedziane: „Chcemy zaraz mieć u siebie Koło LMK". No i naturalnie Koło już jest. Życzymy więc pomyślnego rozwoju i powodzenia w pracy.

Jak już pisaliśmy, Koło przy Pryw. Koedukac. Gimnazjum Powiatowem im. Marszałka J. Piłsudskiego w Busku-Zdroju zorganizowało w listopadzie 1935 r. wystawę morską, a przy niej także wystawę L. O. P. P. W drugim dniu wystawy członkowie przeprowadzili dowcipnie reklamę, przebierając się w stroje przeciwiperytowe dla zwrócenia uwagi publiczności, przytem rozdawali ulotki propagandowe LMK., zapraszając na wystawę. Czterech wyznaczonych członków Koła oprowadzało zwiedzających, udzielając fachowych objaśnień co do roli poszczególnych okrętów w wojnie morskiej, podkreślając jednocześnie potrzebę potęgi morskiej i kolonij dla Polski. Wystawa cieszyła się dużą frekwencją. Z organizacyj przybył „Strzelec". Ponieważ członkowie zauważyli, że Strzelcy z wielkiem zainteresowaniem słuchają ich objaśnień, powzięli więc plan wygłoszenia w ich świetlicy referatu, ilustrowanego przezroczami na temat walki na morzu i zadań Marynarki Wojennej. Oczywiście plan ten jest bardzo dobry i świadczy, że Koło ma szlachetną ambicję rozszerzenia swej pracy poza teren szkoły. Oto krótki zarys planu pracy Koła: propaganda haseł LMK. na terenie gimnazjum i szkoły powszechnej w Busku-Zdroju. Planowane są także wyjazdy do szkół okolicznych. Zorganizowanie wycieczki do Gdyni na „Święto Morza" kajakami. Kajaki mają być zbudowane staraniem Koła i z jego materjału. Ponadto przystąpiono już do wyłonienia z ogólnej bibljoteki szkolnej, bibljoteki LMK.

Bardzo dobrze przedstawia się działalność Koła przy Gimnazjum OO. Pijarów im. St. Konarskiego



Fragment wystawy morskiej Koła w Busku-Zdroju

w Rakowicach pod Krakowem. Koło to zostało założone przez prof. Bajorka. Bardzo żywo interesuje się jego pracami O. Ks. Rektor Paprocki. Pomimo pewnych trudności akcja Koła rozwinęła się pomyślnie, tak, że już w niedługim czasie uzyskano pokaźną liczbę członków i ogólne zrozumienie swych poczynań. Obecnie przystąpiono do skompletowania bibljoteki, która nieustannie wzrasta zarówno dzięki funduszom Koła jak i ofiarności poszczególnych członków. Pozatem sporządzono szereg wykresów i tablic, ilustrujących rozwój naszej potęgi na morzu, z których część umieszczono na wystawie LMK. w Krakowie. Wielką popularnością cieszyły się urządzane corocznie wycieczki nad morze, dostępne dla wszystkich uczniów Zakładu. Doskonałe wyniki dała akcja materjalna, ogółem Koło zebrało zł. 1.152. na cele rozbudowy Marynarki Wojennej. Obecnie prezesem tego Koła jest uczeń J. Krauze. Koło zamierza zrobić 3 kajaki własnemi siłami oraz model m/s „Piłsudski".

Koło przy 3-kl. Szkole Powszechnej w Tłuśćcu niedaleko Międzyrzeca na Podlasiu zaprowadziło od początku roku szkolnego ilustracyjną gazetkę ścienną morską, do której znoszą materjał wszyscy członkowie Koła. Początkowo liczba członków wynosiła 28, obecnie jest ich 50. W najbliższym czasie projektuje się urządzenie imprezy, z której dochód członkowie chcą przeznaczyć na cele LMK. Przytaczamy charakterystyczny wyjątek z listu Koła: „Wszyscy członkowie naszego Koła pamiętają o tem, że mają szerzyć ideę morza wśród reszty naszych kolegów, a nawet i wśród naszych rodziców. Pod tem hasłem chcemy prowadzić tegoroczną pracę w naszem szkolnem Kole LMK".

Mamy znów 3 nowe Koła w Płocku, a mianowicie: przy Pryw. Średniej Szkole Zawodowej Żeńskiej p. Jarząbkówny, przy Szkole Ćwiczeń Państw. Seminarjum Naucz. im. Zofji Bukowieckiej oraz Koło Absolwentek Szkoły Powszechnej Nr. 5 w Płocku-Radziwiu. Ciekawa jest historja powstania ostatniego z wymienionych Kół: do opiekunki Koła szk. LMK. przy Szkole Powszechnej Nr. 5 w Płocku-Radziwiu zwróciły się absolwentki tej szkoły z propozycją, aby przy szkole zostało zawiązane Koło LMK. byłych wychowanek Szkoły Nr. 5. Opiekunka nietylko chętnie poparła inicjatywę, ale jednocześnie zgodziła się objąć opiekę nad nowem Kołem. Ponieważ zebrania będą się odbywały w lokalu szkoły, więc będzie ono istniało na takich samych warunkach i prawach jak Koła Szkolne

Do dn. 1 grudnia 1935 r. zebrano na F. O. M.

Konto P.K.O. 30.680

w gotówce zł. 2.924.709.84
w papierach wartościowych „ 576.000.—
Razem „ 3.500.709.84

Gdyby każdy Obywatel dał na Fundusz Obrony Morskiej 5 gr. miesięcznie—fundusze F.O.M.-u zwiekszyłyby się prawie o półtora miljona złotych na miesiąc.

Rozrywki umysłowe

ZADANIA.

1. ARYTMOGRAF.

Na miejsce podanych niżej cyfr należy wstawić litery, które, odczytywane następnie w podanej kolejności, utworzą zasadnicze rozwiązanie.

8 — 7 — 13 — 18 — 19 — 9 — 1 — 2 — 5 — 12 — 10 — 14 — 15 — 5 — 18 — 10 — 11 — 7 — 16 — 15 — 15 — 5 — 17 — 7 — 11 — 7 — 16 — 15 — 5 — 4 — 7 — 16 — 13 — 10 — 3 — 6 — 19 — 11 — 2 — 7.

Wyrazy pomocnicze

13, 10, 9, 4, 17, 7 = zimowe legowisko niedźwiedzia.
6, 5, 1, 14, 5, 18, 19 = rozporządzenia, uchwały.
8, 10, 11, 15, 7 = kapłan buddyjski.
1, 2, 16, 12, 5, 18 = przeznaczenie, poddanie się losowi.
3, 7, 14, 13, 7, 9, 15 = dawna strzelba z rozszerzonym wylotem.

A. Szyszkowski (Warszawa).

Za rozwiązanie powyższego arytmografu Redakcja „Polski na Morzu“ przeznacza w drodze losowania 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań z Nr. 1-go upływa **25 stycznia 1936 r.** Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji z dopiskiem **„Rozrywki umysłowe“.**

SPROSTOWANIE! W poprzednim dziale (Nr. 12) opuszczono tytuł zadania — **„5. Krzyżówka“** — w osiemnastym wierszu od góry powinno być: „za rozwiązanie krzybówki...“, pozatem podstawiono rozwiązania: literówki „Bałtyk“ z szaradą „Przysposobienie“ oraz w wyrazach poziomych Nr. 18 = zaimek, a Nr. = 22 członek rodziny — co niniejszem prostujemy.

ROZWIĄZANIA.

„POLSKA NA MORZU“ Nr. 11 Z LISTOPADA 1935.

4. REBUS.

—Kto—„Pan“ „u“ je na morzu—pan—„Uj“ (dopływ rzeki Toboł) — „e“ (Morzem) nad światem — co po złączeniu „na czysto“ wygląda następująco:

„Kto panuje na morzu, panuje nad światem“.

Rebus ten bezbłędnie rozwiązało 35 osób. W rezultacie nagrody książkowe w drodze losowania otrzymują pp.:

1) **Bratro Jerzy** — Lwów, Sobieszczyzna 14.
2) **Bereźnicka Halina** — Otłoczyn, pow. Toruński, dom Nr. 33.
3) **Kamiński Aleksander** — Radom, Nowogrodzka 30—10.
4) **Schmitt Ferdynand** — Ostrów Wlkp., Wrocławska 150.
5) **Kozioł Kazimierz** — Lwów, Murarska 38.

Nagrody wysyłamy niebawem przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10, telefony: red. 290-18, admin. 533-88.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonjalna. Redaktor: Henryk Sikorski.

Druk. Zakł. Graf. „Nowoczesna Spółka Wydawnicza“, S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.